

Eur päisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen d s brevets



(11) EP 0 835 779 A1

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
15.04.1998 Patentblatt 1998/16

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: B60J 7/14

(21) Anmeldenummer: 97114142.9

(22) Anmeldetag: 16.08.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC  
NL PT SE  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
AL LT LV RO SI

(30) Priorität: 12.10.1996 DE 19642153

(71) Anmelder:  
• Wilhelm Karmann GmbH  
D-49084 Osnabrück (DE)  
Benannte Vertragsstaaten:  
DE FI FR GB IT SE

• Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft  
80788 München (DE)  
Benannte Vertragsstaaten:  
DE FR GB

(72) Erfinder:  
• Quindt, Reinhard  
49088 Osnabrück (DE)  
• Schröder, Burkhard  
48336 Sassenberg (DE)

(74) Vertreter:  
Busse & Busse Patentanwälte  
Grosshandelsring 6  
49084 Osnabrück (DE)

(54) **Kraftfahrzeug mit einem versenkbaren Dach**

(57) Bei einem Kraftfahrzeug mit einem versenkbaren Dach (1) ist dieses in ein vorderes (2), ein mittleres (3) und ein rückwärtiges Teilstück (4) unterteilt, die aus einer gemeinsamen, den Fahrzeuginnenraum (5) überdeckenden Schließstellung in eine Öffnungsstellung unter Ablage in einem heckseitigen Verdeckkasten (6) überführbar sind. Dabei sind das vordere (2) und das mittlere (3) Dach-Teilstück als starre Schale ausgeführt und über Gelenkverbinder (8) miteinander verbunden. Mit dem auch als starre Schale ausgeführten rückwärtigen Dach-Teilstück (4) sind die drei Dach-Teilstücke

(2,3,4) beim Öffnungsvorgang zunächst gemeinsam entgegen der Fahrtrichtung verschwenkbar und danach werden das vordere Dach-Teilstück (2) und das mittlere Dach-Teilstück (3) jeweils gegensinnig in Bezug auf das rückwärtige Dach-Teilstück (4) mit einer synchronen Einrollbewegung zur Innenseite des rückwärtigen Dach-Teilstückes (4) hin so verlagert, daß in dieser Einrolllage die drei Dach-Teilstücke (2,3,4) eine raumsparende Packstellung einnehmen.

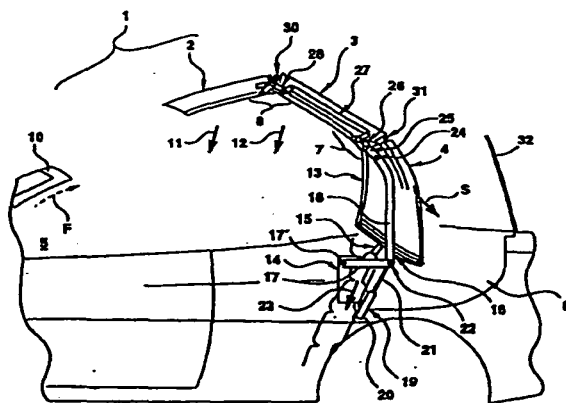


Fig. 3

EP 0 835 779 A1

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug mit einem versenkbaaren Dach gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1, das in ein vorderes, ein mittleres und ein rückwärtiges Teilstück unterteilt ist.

Bei einem bekannten Kraftfahrzeug dieser Art (gemäß DE 36 35 373 A1) ist das vordere und das mittlere Dach-Teilstück jeweils als eine starre Schale ausgebildet, während das rückwärtige Teilstück aus einem flexiblen Textilverdeck besteht. Die Bewegung der beiden vorderen Schalenteile und deren gemeinsame Ablage mit dem Textil-Verdeckteil im Verdeckkasten erfolgt von Hand und ist für einen ungeübten Benutzer schwierig und zeitaufwendig. Dabei muß der Bereich des Textilverdecks bei dessen Faltung im Verdeckkasten deformiert werden, so daß die Möglichkeit zum Einbau einer festen Heckscheibe weitgehend eingeschränkt ist.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Kraftfahrzeug der eingangs genannten Art so auszubilden, daß das auch für ein viersitziges Fahrzeug geeignete dreiteilige Dach mit konstruktiv einfachen Mitteln automatisch in einem engen Bewegungsraum steuerbar ist, die Anwendung einer fest eingebauten Heckscheibe erleichtert und in Öffnungsstellung eine raumsparende Ablage im Verdeckkasten ermöglicht.

Die Erfindung löst diese Aufgabe mit einer Dachkonstruktion mit den Merkmalen des Anspruchs 1. Hinsichtlich wesentlicher weiterer Ausgestaltungsmerkmale wird auf die Ansprüche 2 bis 7 verwiesen.

Das erfindungsgemäß ausgebildete Kraftfahrzeug weist eine dreiteilige, insgesamt starre Dachkonstruktion auf, deren Dach-Teilstücke bei Verlagerung in Öffnungsstellung zum Verdeckkasten hin auf einer engen Bewegungsbahn zwangsgesteuert so verschwenkt werden können, daß das insbesondere eine feste Heckscheibe aufweisende rückwärtige Dach-Teilstück lediglich eine kreisbogenförmige Schwenkbewegung um einen karosserie-seitig am Fahrzeugheckbereich befindlichen Lagerpunkt ausführt und dabei gleichzeitig die beiden vorderen Dach-Teilstücke mit einer entgegen der Fahrtrichtung verlaufenden Bewegung zur Konturinnenseite des rückwärtigen Dach-Teilstückes hin einschwenkt werden. Dabei wird das vordere Dach-Teilstück zwischen das obenliegende mittlere Teilstück und das rückwärtige Dach-Teilstück nach Art eines Einrollvorganges so bewegt, daß mit der danach erreichten Einrolllage der starren Schalenteile eine insgesamt raumsparende Packstellung des Daches im Verdeckkasten möglich ist.

Die Steuerung dieser Öffnungs- bzw. Schließbewegung der drei starren Dach-Teilstücke erfolgt dabei über vorteilhaft wenige Gestängeteile mit einem jeweiligen randseitigen Antriebsorgan in Form eines Arbeitszylinders, so daß die Dachkonstruktion ein geringes Gewicht aufweist und die innenliegenden Gestängeteile raumsparend so angeordnet werden können, daß auch der

Fahrgastinnenraum im Bereich des Daches weitgehend unbeeinflusst bleibt.

Weitere Einzelheiten und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung und den Zeichnungen, die ein Ausführungsbeispiel des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugs mit versenkbaarem Dach veranschaulichen. In der Zeichnung zeigen:

Fig. 1 eine Seitenansicht eines Kraftfahrzeugs mit einem drei Dach-Teilstücke aufweisenden Dach in Schließstellung,

Fig. 2 eine teilweise geschnittene Seitenansicht des Kraftfahrzeugs gemäß Fig. 1 mit der erfindungsgemäßen Verdeckkinematik,

Fig. 3 bis 6 jeweilige Ausschnittsdarstellungen des Kraftfahrzeugs mit den Dach-Teilstücken in unterschiedlichen Bewegungsphasen bei einem Öffnungsvorgang, und

Fig. 7 eine Ausschnittsdarstellung mit den drei Dachteilen in Ablagestellung in einem Verdeckkasten.

In Fig. 1 ist ein Kraftfahrzeug mit einem insgesamt mit 1 bezeichneten versenkbaaren Dach dargestellt, das ein vorderes Teilstück 2, ein mittleres Teilstück 3 und ein rückwärtiges Teilstück 4 aufweist, die gemeinsam aus der dargestellten, einen Fahrzeuginnenraum 5 überdeckenden Schließstellung in eine Öffnungsstellung unter Ablage in einem heckseitigen Verdeckkasten 6 (Fig. 7) überführbar sind. Die Bauteile für diese Verdeckkinematik sind jeweils randseitig an den Dach-Teilstücken 2, 3, 4 symmetrisch zur Fahrzeuglängsachse angeordnet, so daß damit die nachfolgend für jeweils eine Fahrzeugseite dargestellten und beschriebenen Bauteile mit gegenüberliegenden Teilen korrespondieren.

Das erfindungsgemäß ausgebildete Kraftfahrzeug weist ein Dach 1 auf, dessen vorderes 2, mittleres 3 und rückwärtiges Dach-Teilstück 4 jeweils als eine an sich starre Schale ausgeführt sind, die über zwischenliegende Gelenkverbinder 7, 8 miteinander verbunden sind.

Die unterschiedlichen Bewegungsphasen gemäß Fig. 3 bis 7, mit denen beispielhaft die Verlagerung des Daches 1 zum Verdeckkasten 6 (Fig. 7) hin dargestellt ist, verdeutlichen, daß die drei Dach-Teilstücke 2, 3, 4 bei diesem Öffnungsvorgang zunächst gemeinsam entgegen der Fahrtrichtung verschwenkbar sind (Pfeil F, Fig. 3), so daß das vordere Dach-Teilstück 2 vom Windschutzscheibenrahmen 10 abgehoben wird. Danach sind das vordere Dach-Teilstück 2 und das mittlere Dach-Teilstück 3 jeweils gegensinnig in Bezug auf das rückwärtige Dach-Teilstück 4 mit einer synchronen Einrollbewegung (Pfeilrichtungen 11 und 12) zur Innen-

seite 13 des rückwärtigen Dach-Teilstückes 4 hin verlagerbar, das seinerseits in einer Pfeilrichtung S zum Verdeckkasten 6 hin schwenkt. Mit dem Erreichen einer Endstellung dieser Einrollbewegung sind sonach alle drei Dach-Teilstücke 2, 3, 4 in der Packstellung gemäß Fig. 7 im Verdeckkasten 6 abgelegt.

Für eine automatische, zwangsgesteuerte Ausführung des vorbeschriebenen Öffnungsvorganges (der sich in umgekehrter Bewegungsabfolge beim Schließvorgang des Daches 1 wiederholt) ist das rückwärtige Dach-Teilstück 4 im Bereich eines karosserie-seitigen Hauptlagers 14 sowohl über einen Schwenkanschlag 15 als auch eine in dessen Nahbereich vorgesehene zweiteilige Gestängeeinheit 16 abgestützt, wobei diese anderenfalls im Bereich des ersten Gelenkverbinders 7 an das mittlere Dach-Teilstück 3 gekoppelt ist.

In der dargestellten Ausführungsform ist die Gestängeeinheit 16 mit einem einen Gelenkpunkt 17 am Hauptlager 14 bildenden Schwenkschenkel 17 und einem Antriebshebel 18 versehen, in deren Bereich ein karosserie-seitig abgestütztes Antriebsorgan 19 zur Einleitung der Zwangssteuerung vorgesehen ist. In zweckmäßiger Ausführung ist das Antriebsorgan 19 von einem Hydraulikzylinder 20 gebildet dessen Kolbenstange 21 in einem Verbindungsgelenk 22 an der Gestängeeinheit 16 angreift.

Mit dieser Antriebskinematik erfolgt der phasenweise dargestellte Öffnungsvorgang, wobei der Antriebshebel 18 bei Einleitung des Öffnungsvorganges (Fig. 3) mittels einer Zugbewegung des Hydraulikzylinders 20 (Pfeil 23; Schwenkstellung Z in Fig. 4) eine vom Schwenkhebel 17 gesteuerte, kreisbogenförmige Bahnkurve durchläuft, das rückwärtige Dach-Teilstück 4 eine dazu synchrone Schwenkbewegung ausführt (Pfeil S) und gleichzeitig die beiden vorderen Dach-Teilstücke 2, 3 mittels des Antriebshebels 18 im Bereich ihrer Gelenkverbinder 7, 8 so gesteuert werden, daß die vorbeschriebene Einrollbewegung (Pfeile 11, 12) zur Innenseite 13 des rückwärtigen Dach-Teilstückes 4 hin erfolgt.

Nach Erreichen einer ersten Bewegungsstellung Z' gemäß Fig. 5 (die Dachteile sind oberhalb des Verdeckkastens 6 positioniert) erfolgt eine Umsteuerung der Arbeitsrichtung des Hydraulikzylinders 20 (Pfeil 23', Fig. 6) und bis zum Erreichen der Packstellung wird nunmehr das vordere Dach-Teilstück 2 zwischen die weiter einrollenden Dach-Teilstücke 3 und 4 eingelegt (Stellung Z'', Fig. 6).

Für diesen Bewegungsvorgang des Daches 1 ist der Antriebshebel 18 im Bereich des ersten Gelenkverbinders 7 an einem einen Gelenkpunkt 24 bildenden Schwenkhebel 25 mit Ansatzteilen angelenkt, mittels der über einen Zwischenhebel 26 eine gelenkige Verbindung zu einer zum zweiten Gelenkverbinder 8 gerichteten Schwingstange 27 geschaffen ist. Die Schwingstange 27 greift ihrerseits über einen Winkelhebel 28 mit Ansatzteilen gelenkig am vorderen Dach-Teilstück 2 an, so daß mit diesen Gelenkverbindern 7, 8

eine konstruktiv einfache und störunanfällige Antriebs-einheit für das Dach 1 geschaffen ist, die eine zuverlässige Steuerung des Daches 1 auch bei einem viersitzigen Fahrzeug ermöglicht.

Zur Stabilisierung der Dachteile 2, 3, 4 in ihrer gemeinsamen Schließstellung (Fig. 1) sind im Bereich der Gelenkverbinder 7, 8 jeweilige Rastverbinder 30, 31 vorgesehen, die in zweckmäßiger Ausführung über die Hebelbauteile im Bereich der Gelenkverbinder steuerbar sind.

In zweckmäßiger Ausführung ist der Verdeckkasten 6 mit einem Deckenteil 32 versehen, das nach dem Einlegen in die Packstellung oberhalb des mittleren Dach-Teilstückes 3 den Verdeckkasten 6 verschließt (Fig. 7).

#### Patentansprüche

1. Kraftfahrzeug mit einem versenkbaren Dach (1), das in ein vorderes (2), ein mittleres (3) und ein rückwärtiges Teilstück (4) unterteilt ist, die aus einer gemeinsamen, den Fahrzeuginnenraum (5) überdeckenden Schließstellung in eine Öffnungsstellung unter Ablage in einem heckseitigen Verdeckkasten (6) überführbar sind, wobei das vordere (2) und das mittlere Dach-Teilstück (3) als starre Schale ausgeführt und über Gelenkverbinder (8) miteinander verbunden sind, dadurch gekennzeichnet, daß auch das rückwärtige Dach-Teilstück (4) als starre Schale ausgeführt ist, wobei die drei Dach-Teilstücke (2, 3, 4) beim Öffnungsvorgang zunächst gemeinsam entgegen der Fahrtrichtung verschwenkbar sind, danach das vordere Dach-Teilstück (2) und das mittlere Dach-Teilstück (3) jeweils gegensinnig in Bezug auf das rückwärtige Dach-Teilstück (4) mit einer synchronen Einrollbewegung zur Innenseite (13) des rückwärtigen Dach-Teilstückes hin verlagerbar sind und sonach alle drei Dach-Teilstücke (2, 3, 4) in dieser Einrolllage in die Packstellung verbringbar sind.
2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das mittlere Dach-Teilstück (3) und das vordere Dach-Teilstück (2) jeweils gegensinnig klappbar im Bereich zugeordneter Gelenkverbinder (7, 8) gehalten sind, das rückwärtige Dach-Teilstück (4) seinerseits im Bereich eines karosserie-seitigen Hauptlagers (14) über einen Schwenkanschlag (15) abgestützt ist, in dessen Nahbereich einenfalls eine zweiteilige Gestängeeinheit (16) gelagert ist und diese anderenfalls im Bereich des ersten Gelenkverbinders (7) angreift.
3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Dach (1) im Bereich der einen Schwenkschenkel (17) und einen Antriebshebel (18) aufweisenden Gestängeeinheit (16) mit einem karosserie-seitig abgestützten Antriebsorgan (19) versehen ist.

4. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß als Antriebsorgan (19) ein Hydraulikzylinder (20) vorgesehen ist, dessen Kolbenstange (21) in einem Verbindungsgelenk (22) von Schwenkschenkel (17) und Antriebshebel (18) an der Gestängeeinheit (16) angreift. 5
5. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Antriebshebel (18) bei Einleitung des Öffnungsvorganges am antriebsseitigen Ende mittels einer Zugbewegung des Hydraulikzylinders (20) eine vom Schwenkhebel (17) gesteuerte, kreisbogenförmige Bahnkurve durchläuft und die drei Dach-Teilstücke (2, 3, 4) 10 eine erste Einrollstellung oberhalb des Verdeckkastens (6) verlagert werden und danach über eine Umkehr der Bewegungsrichtung des Hydraulikzylinders (20) das rückwärtige Dach-Teilstück (4) unter das vordere (2) und das mittlere Dach-Teilstück (3) in einer kompakten Einrollage in die Packstellung einschwenkbar sind. 15 20
6. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Antriebshebel (18) im Bereich des ersten Gelenkverbinders (7) an einem einen Gelenkpunkt (24) bildenden Schwenkhebel (25) angreift, der seinerseits über einen Zwischenhebel (26) gelenkig mit einer zum zweiten Gelenkverbinder (8) gerichteten Schwingstange (27) verbunden ist, die über einen Winkelhebel (28) gelenkig am vorderen Dach-Teilstück (2) angreift. 25 30
7. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß im Bereich der Gelenkverbinder (7, 8) jeweils ein Rastverbinder (30, 31) vorgesehen ist. 35

40

45

50

55

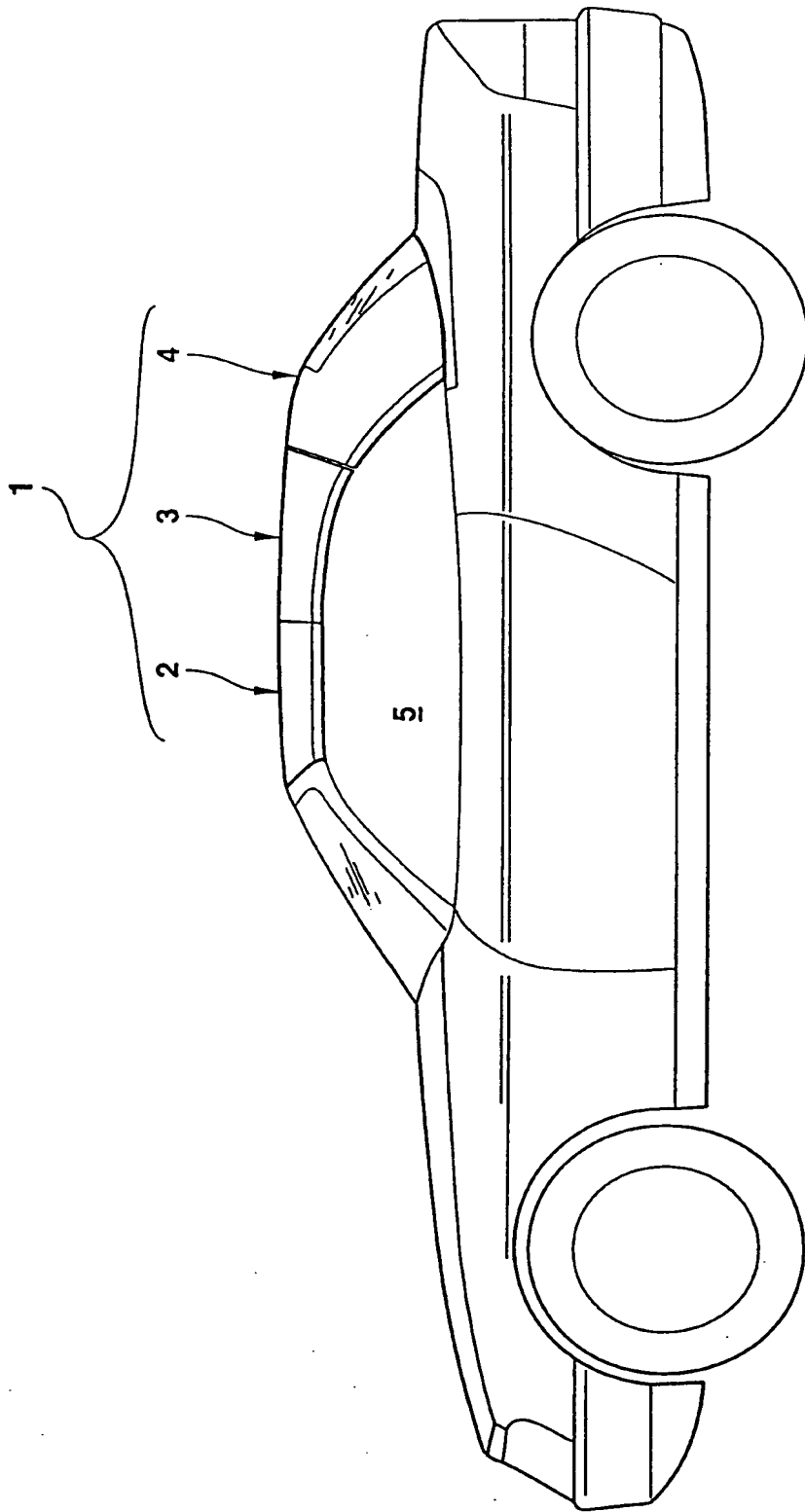


Fig. 1

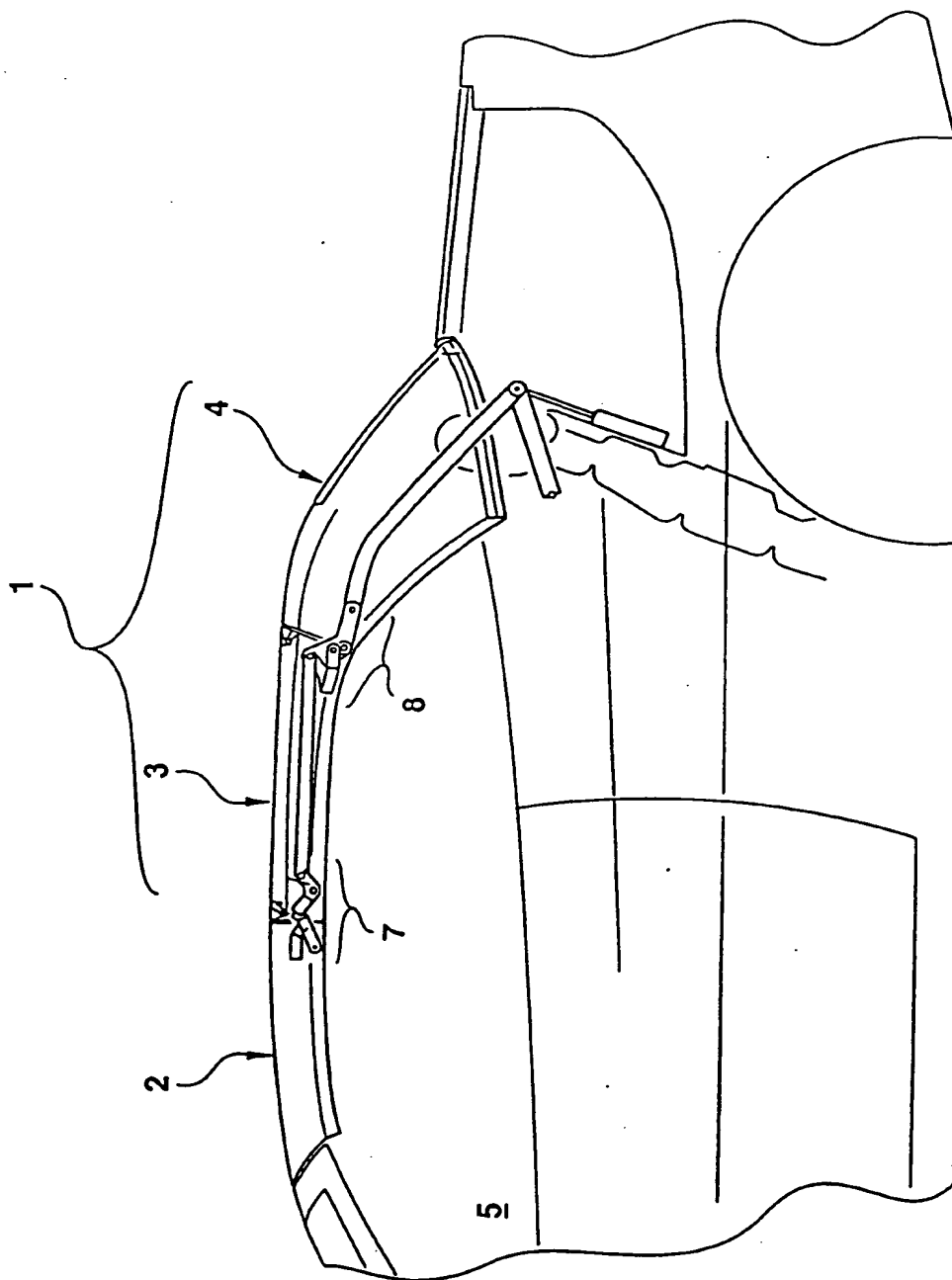


Fig. 2

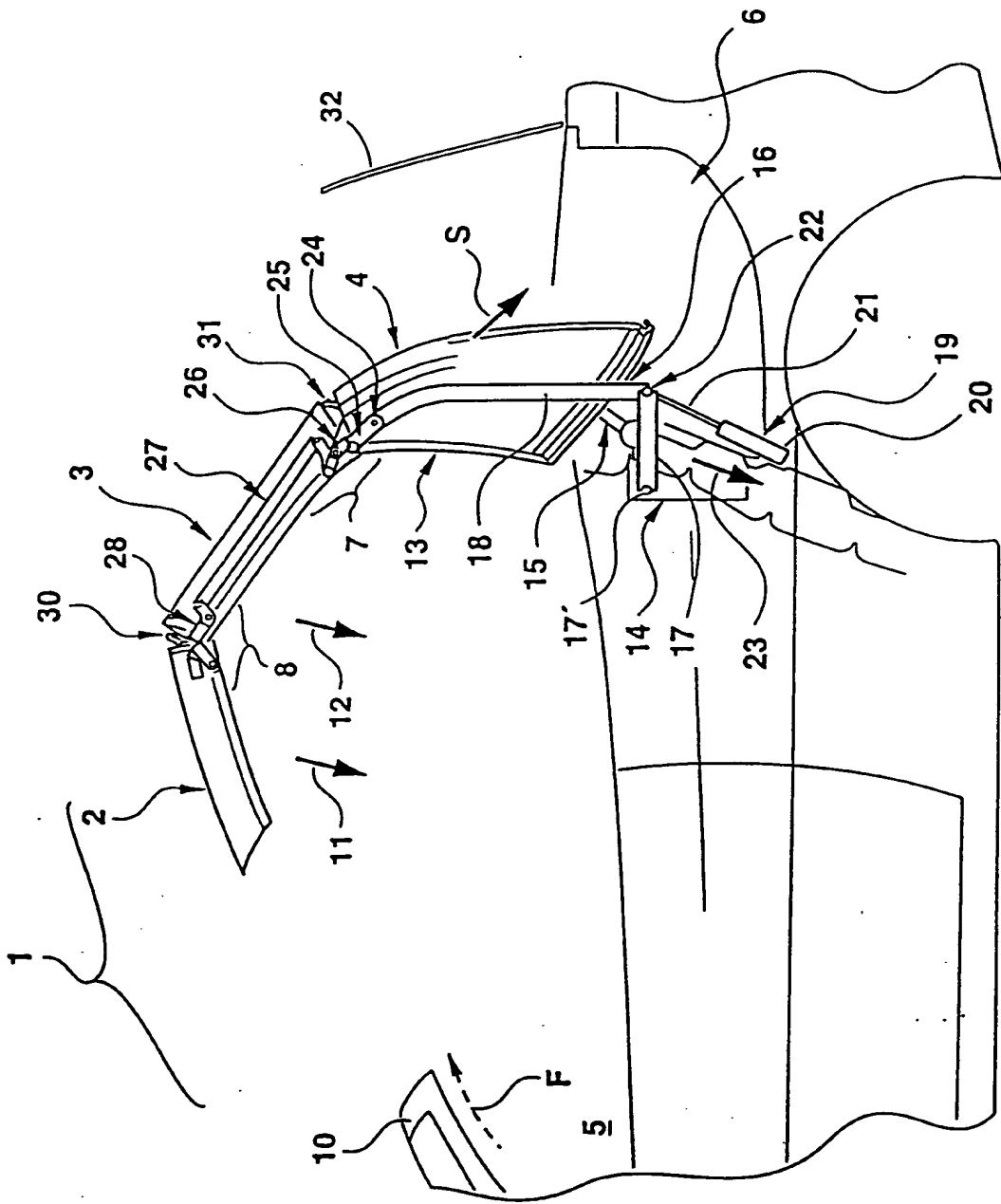


Fig. 3

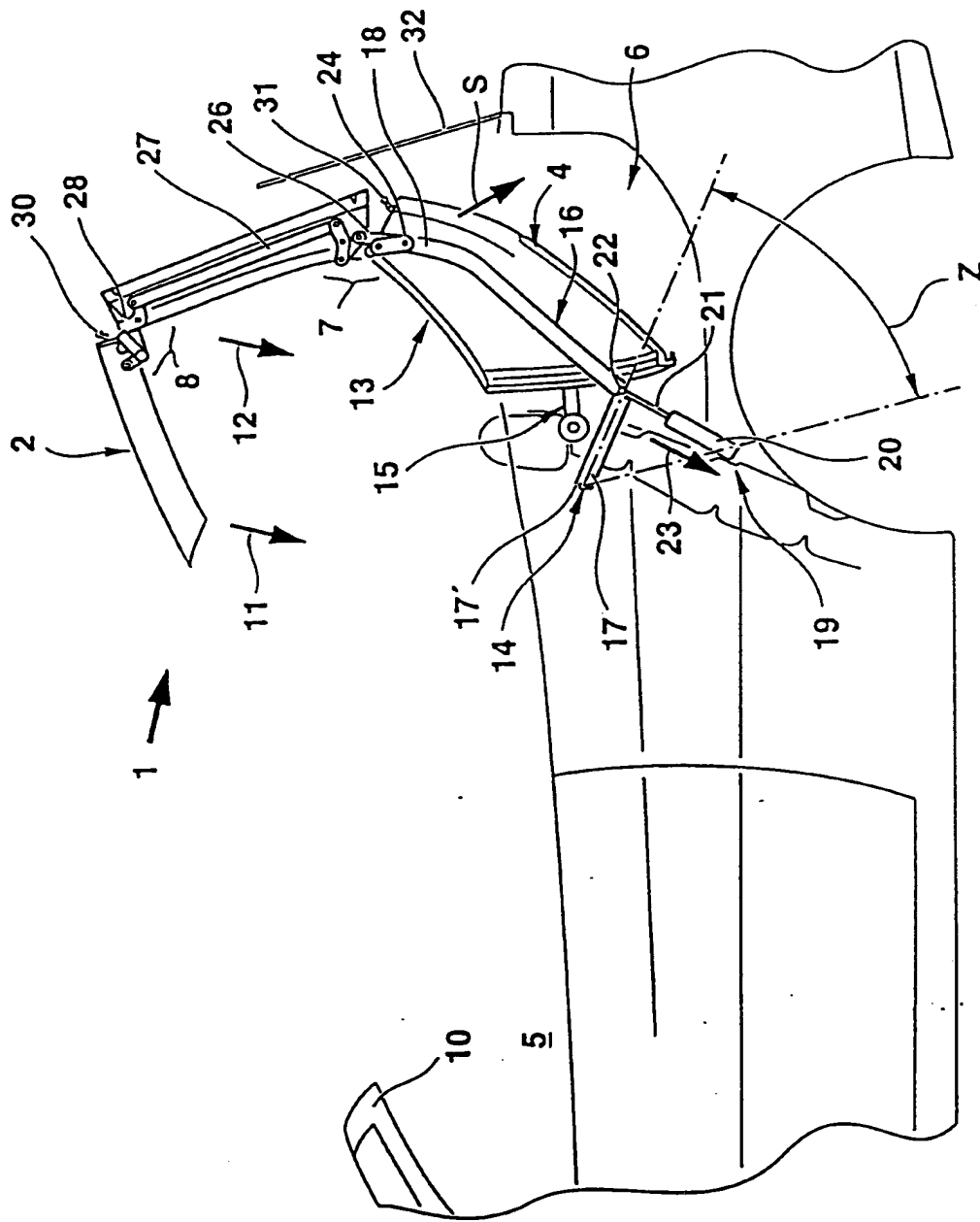


Fig. 4



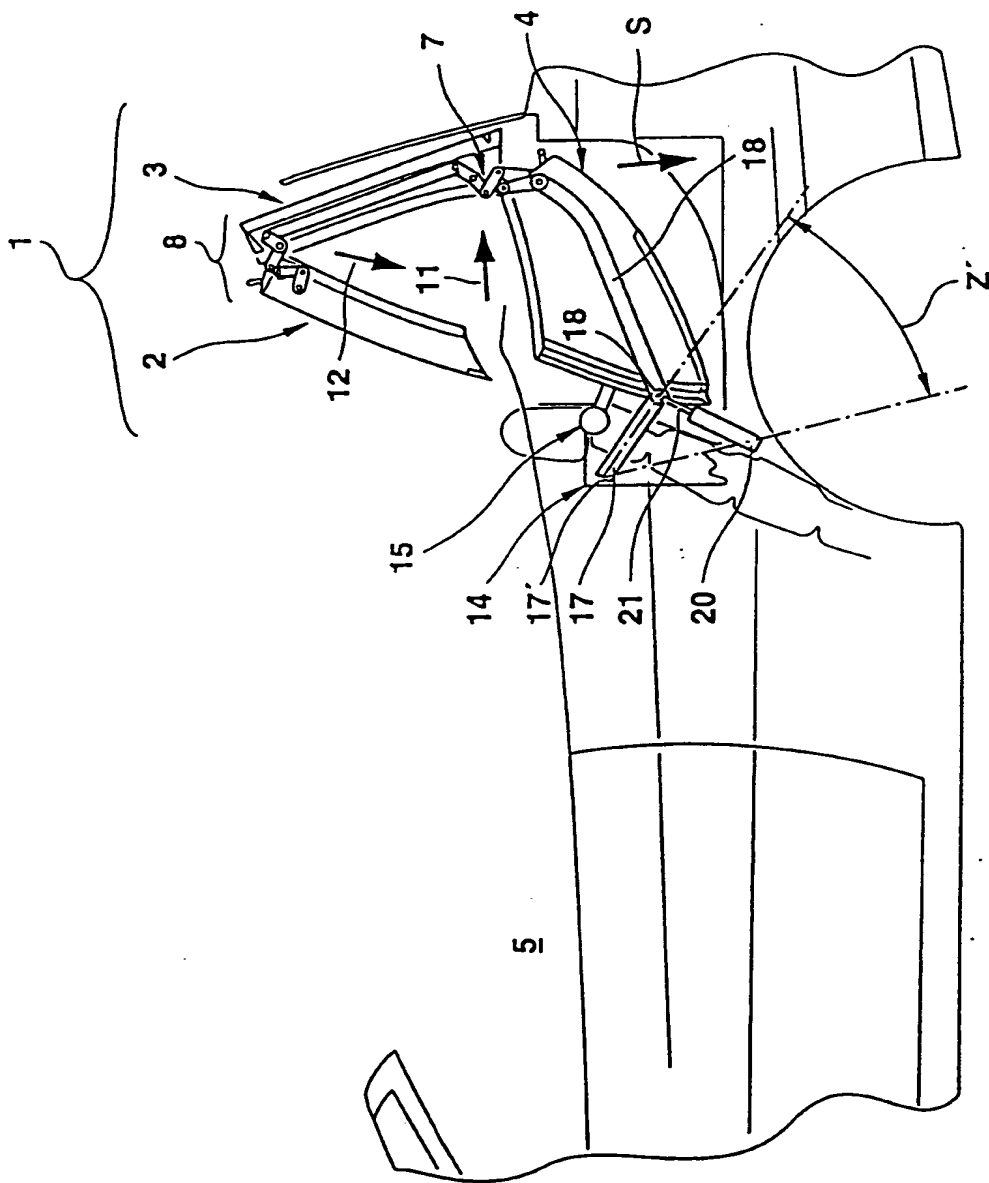


Fig. 5

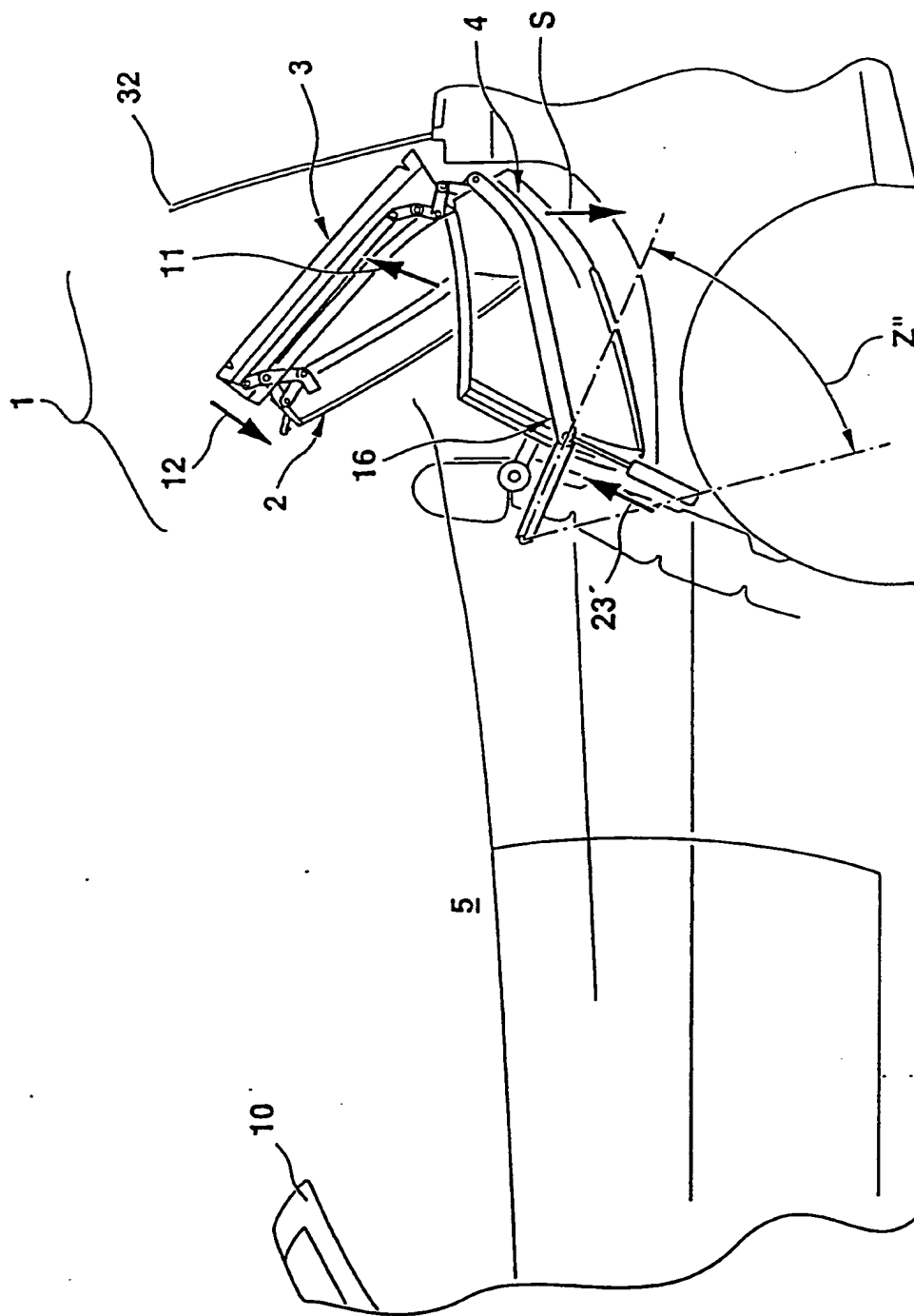


Fig. 6

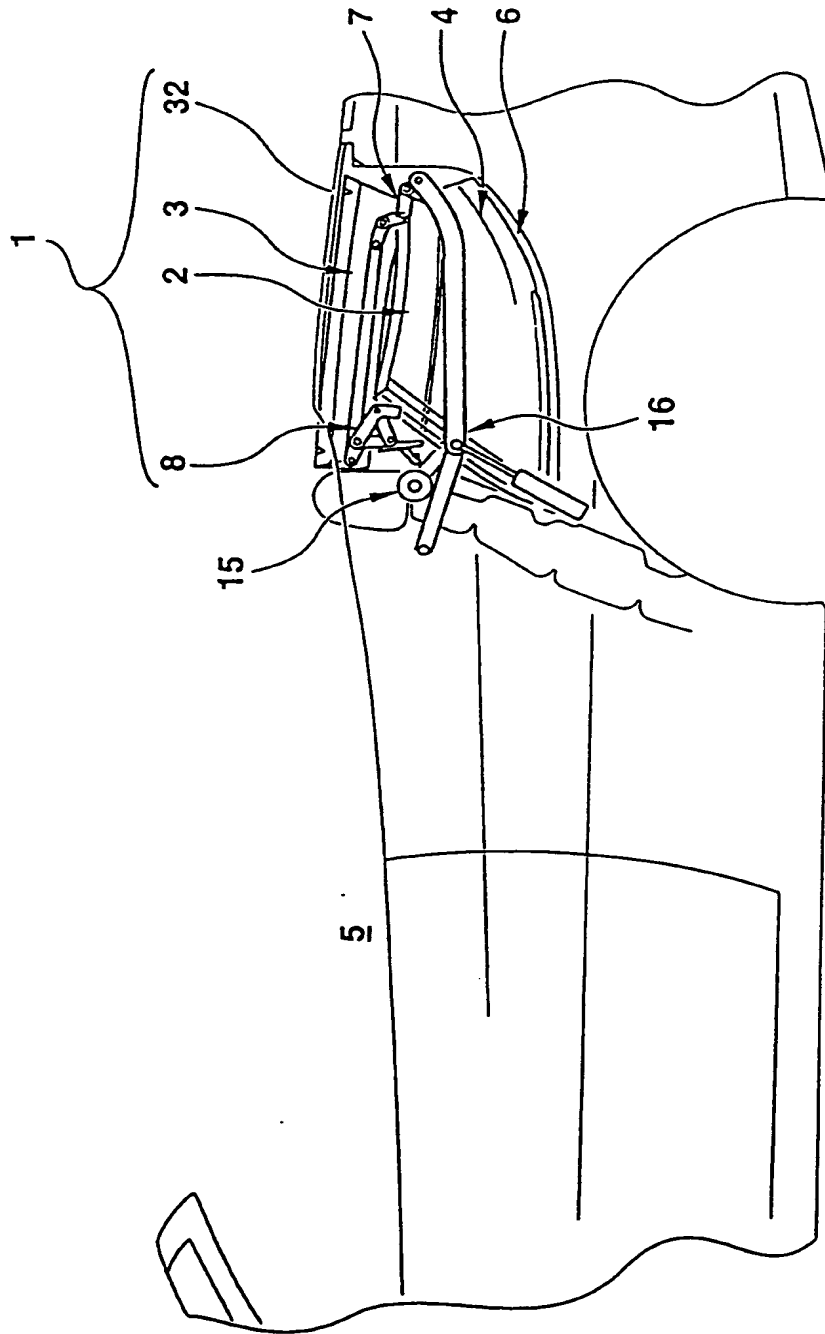


Fig. 7



Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 97 11 4142

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	BE 368 499 A (VIZCAYA)	1	B60J7/14
Y	* das ganze Dokument *	2	
Y	FR 733 380 A (PAULIN)	2	
A	DE 44 35 222 C (WEBASTO)	1	
	* das ganze Dokument *		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			B60J
Recherchenort		Abschlußdatum der Recherche	
DEN HAAG		19. Dezember 1997	
Prüfer		Fogl11a, A	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichttechnische Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1535 (03.92) (P4/C03)